

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2016-06-14
Besvaras senast
2016-06-28

Till statsrådet Anna Johansson (S)

2015/16:725 Anslag för trafikavtal

Anslaget för trafikavtal skapades 1999 genom en sammanslagning av flera separata anslag. Basnivån på anslaget har sedan dess legat på ca 831 miljoner kronor per år. 1999 bildades också Rikstrafiken, som delvis hade till uppgift att förvalta anslaget. Styrningen från regeringen är ganska vag och säger inte så mycket mer än vad riksdagen angett som ändamål med anslaget, nämligen att det ska användas för kollektivtrafik som inte uppstår på kommersiella villkor och som är betydelsefull för att minska brister i tillgängligheten med interregional kollektivtrafik.

Rikstrafiken tog efter ett antal år fram en metod för att ta reda på vilken trafik som myndigheten kan och bör engagera sig i. Kortfattat går den ut på att från varje kommuns huvudort mäta tillgängligheten till cirka åtta funktionella målpunkter. Det som företrädarna för kommunerna oftast anser är viktigast är tillgänglighet till Stockholm och Arlanda. Exempel på andra målpunkter är regionsjukhus och universitet. När man mäter använder man sig av en databas med landets alla tidtabeller. Resultatet blir ett schema med rött, gult och grönt samt en sammanvägning till en total bedömning. När Trafikverket övertog Rikstrafikens uppgifter 2011 fortsatte de att använda samma metod.

De senaste åren har Gotlandstrafiken tagit en allt större andel av anslaget. I början av 2000-talet var den årliga nettokostnaden för Gotlandstrafiken ca 200 miljoner kronor, och nu är den ca 500 miljoner kronor. Den stora neddragningen har skett på tågsidan. Det beror inte i första hand på att man inte har råd med motiverad trafik. Det handlar snarare om att när Rikstrafiken bildades gick mycket av statens ersättning till regional tågtrafik, som domineras av arbets- och skolpendling. Denna ersättning var orättvist fördelad över landet och var ett resultat av historiska förhållanden, baserat på SJ:s agerande. Rikstrafiken minskade successivt under cirka tio år sitt engagemang i dessa typer av tågavtal, och den trafiken är nu i många fall endast föremål för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas avtal. Staten har endast ett eget tågavtal kvar – nattågstrafiken till övre Norrland. Dessutom ingår Trafikverket så kallade samverkansavtal med regionalkollektivtrafikmyndigheter om buss och tågtrafik där denna trafik är till för både regionala och interregionala ändamål.

Det faktum att Gotlandsavtalet är relativt långt (tio år plus flera års förberedelsetid) och att det är så pass stort gör att man kan säga att annan trafik

i viss mån får anpassas till Gotlandstrafikens villkor. Anslaget är inte indelat i anslagsposter, och det är därför Trafikverket som gör bedömningarna från fall till fall om vad som är befogat att ingå avtal om.

Eftersom Gotlandstrafiken har ett nytt förhandlat avtal med kostnadsökningar samtidigt som den allmänna trafiken på flera flygplatser får förlängning ur samma pott måste Trafikverket spara in mellan 35 och 50 miljoner kronor under 2017.

För Tåg i Bergslagen, som opererar i mitt hemlän Dalarna men även i Gävleborg, Värmland, Västmanland, Örebro och Östergötland, innebär det att man inte kommer att få någon ersättning från Trafikverket eftersom pengarna är slut.

Det är orimligt att den nödvändiga regionaltrafiken i stora delar av Svealandsregionen ska läggas ned för att andra trafikavtal råkade upphandlas i ett tidigare skede. Det vore ett slag mot den regionala utvecklingen.

Med anledning av ovanstående vill jag fråga statsrådet Anna Johansson:

Vilka åtgärder tänker statsrådet vidta för att se till att Trafikverkets ram för denna regionala tågverksamhet utökas, så att den inte behöver läggas ned?

.....

Peter Helander (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Lisa Gunnfors